Zusammenfassender Törnbericht
Mittelmeervulkanreise der SY Oeding vom 12. bis 25.07.20

Planung:

Als im Winter 2019 der Törnplan der klubeigenen Fahrtenyacht, eine X 46 von X-Yachts, festgelegt wurde, erahnte noch keiner die dramatischen Ereignisse der Corona-Pandemie im Frühjahr und Sommer 2020. Damals hatten wir einen Törn von Olbia/Nordsardinien über Bonifacio, Rom, Neapel, Ischia, die Amalfiküste mit Wanderung auf dem „Gottesweg“ hoch über der Küste und dann über die Straße von Messina nach Riposto und Catania an der Ostküste von Sizilien geplant.

Und dann kam Alles anders: Die Infektionszahlen explodierten in Norditalien. Wir hielten aber trotzdem an unserem Zeitplan im Gesamtgefüge der Törns fest. Unsere Flüge waren gebucht, aber vielmehr hatten wir auch die Befürchtung, dass Palma ein Hotspot werden könnte (was später dann auch eintrat).

Allerdings mussten wir als erste Crew von Palma aus starten, weil die Yacht seit dem Winter dort lag, und die Schiffsführer davor ihren Törn nicht antraten. Der Flug nach Olbia konnte umgebucht werden.

Zum Zeitpunkt des Hinflugs gab es noch keine Reisewarnung für Spanien/Mallorca und für Süditalien. Wir wollten uns deshalb aber nicht in Sicherheit wiegen. Es wurden folgende Maßnahmen ergriffen, um ein potentielles Infektionsrisiko zu minimieren:

Bei den Flügen buchten wir die Reihe 1 und drehten im Flug die Lüftung auf maximalen Durchfluss.

Alle Lebensmittel (weitgehend für die gesamte Reise als Selbstversorger) wurden vorab in Palma in zwei Supermärkten bestellt, die die Waren kostenfrei bis zum Schiff brachten.

Die Reiseroute wurde komplett neu geplant, auch weil jetzt noch die zusätzliche Strecke von Palma bis Sardinien dazu kam.

Als neuer Törn wurde die Route vom Starthafen Palma/Mallorca zur vorgelagerten Felseninsel Cabrera, dann zur Südküste von Sardinien (natürlich ohne die Hauptstadt Cagliari) und von da aus zur West-und Nordküste von Sizilien mit den Liparischen Inseln festgelegt. Zum Abschluss dann durch die Straße von Messina zum Hafen von Riposto mit einer Tour auf den Ätna und von dort aus zum Endhafen Catania.

Wenn möglich sollten viele kleine Häfen oder Ankerbuchten angelaufen werden. Natürlich war das strikte Einhalten der Hygieneregeln ein absolutes Muss.

Nachdem die Crew feststand, wurden dementsprechend die verschiedenen anzusteuernden Reviere und Häfen sowohl navigatorisch, wettertechnisch als auch bzgl. der landschaftlichen und kulturellen Highlights besprochen und vorbereitet. Dabei fällt einem Crewmitglied für die Highlights an Land immer jeweils ein Teilgebiet zur Vorbereitung zu. Dann muss im jeweiligen Hafen nicht lange herum gerätselt werden, was für eine Besichtigung lohnenswert wäre.

Die Crew:

Karsten Idel, Skipper, 74 Jahre, SHS
Barbara Novak, Coskipper, 53 Jahre, SHS
Manfred Bals, 58 Jahre, BR-Schein
Franz Vogt, 60 Jahre, SBF-See
Bernhard Stingl, 36 Jahre, SKS
Michael Fuhrmann, 52 Jahre, SBF-See

Bernhard, Barbara, Karsten, Franz, Manfred, Michael

Das Schiff (X 46, X-Yachts/Dänemark, Bj. 2010)

Reisebeschreibung:
Ankunft und Vorbereitung:
Am Samstag, den 11.07.20 landen wir in Palma. Die Lebensmittel hatte Barbara schon vorab online bestellt. Die Lieferungen sind ziemlich zeitgleich mit unserer Ankunft im Real Club Nautico da. Allerdings wurde die Oeding zwischenzeitlich an einen anderen Liegeplatz verlegt, so dass die Lieferung umdirigiert werden muss und wir von den Marineros mit dem Schlauchboot zum neuen Liegeplatz kutschiert werden.
Ein Teil der Crew staut, der andere Teil kümmert sich um die Frischwasserbetankung inkl. Konservierung (nach über 4 Monaten dringend angeraten) und um das Durchprüfen aller wichtigen Funktionseinheiten, insb. der Sicherheitseinrichtung . Ein neuer Vergaser muss in den Außenborder für das Beiboot eingebaut werden, das Baro muss mit frischen Batterien versehen und eine neue Gasflasche gekauft werden. Alles läuft zügig ab, sodass am Nachmittag noch ausreichend Zeit für die Einweisung der Crew in alle technischen- und Sicherheitseinrichtungen sowie für die Verteilung der Notrollen (siehe Logbuch) bleibt.
Auch das Wachsystem wird besprochen und festgelegt. Bei längeren Teilstrecken wird mit überlappenden Wachen gefahren. Es gibt zwei Wachführer und drei Wachgänger. Alle Wachen sind über vier Stunden. Wachführer und Wachgänger sind jeweils um 2 Stunden zeitversetzt. D.h. nach zwei Stunden hat der Wachführer wieder einen frischen Wachgänger, der dann nach weiteren zwei Stunden mit dem nächsten (frischen) Wachführer auf Wache ist. Der Skipper ist wachfrei, macht aber dafür die Wetter- und Kursstrategie, führt das Logbuch und ist, falls notwendig, jederzeit als Libero einsetzbar.
Am späteren Nachmittag bleibt noch genügend Zeit für einen Bummel durch Palma natürlich unter Beachtung der entsprechenden Corona-AHA-Regeln. Der Tag klingt mit einem leckeren Essen an Bord und dem unvermeidlichen Klönschnack aus.

Verlauf der Reise:
Sonntag, 12.07.20: von Palma de Mallorca zum Inselarchipel Cabrera
Heute soll es zu dem Inselarchipel Cabrera gehen, dass wir schon von früheren Reisen kennen und das uns immer begeistert hat. Es gibt dort eine Burg und ein kleines Restaurant. Die Mooringboje in diesem Naturschutzgebiet muss online gebucht werden, das haben wir schon vor ein paar Tagen erledigt.
Bis zur Hafenausfahrt von Palma ist Flaute, aber schon dort werden die Segel gesetzt. Das klappt sehr gut, auch am ersten Tag. Der anfänglich flaue Südwind dreht im Laufe des Vormittages auf West. Um 13:50 Uhr kommt völlig überraschend ein strammer Ost-Süd-Ost bis 5 Bft. auf. Auch das erste Reff ist sehr schnell gesetzt. Der Wind dreht bei gleicher Stärke weiter auf Ost. Von nun an heißt es aufkreuzen, dabei fällt uns auf, dass uns ein Schiff gleicher Größe unter Segel überholt. Das überrascht uns, weil wir mit der Oeding eine sehr schnelle Yacht haben. Den Grund

dafür finden wir bei einem Tauchgang an der Mooring als Bewuchs an unserem Unterwasserschiff. Manfred und insbesondere Bernhard machen sich an die Arbeit um einen Teil des Unterwasserschiffes vom Bewuchs zu befreien. Bernhard zeigt noch einmal beispielhaften Einsatz als er beim morgendlichen Bad das Unterwasserschiff weiter glatt macht. Nachdem wir eine kleine Reparatur am Außenbordmotor durchgeführt haben, können wir alle zum naheliegenden Ufer übersetzen. Leider ist der Weg zur Burg aus Coronagründen gesperrt, sodass wir Zeit haben in dem kleinen Restaurant die hervorragenden Tapas mit einem Bier zu genießen.
Insgesamt waren das 34,5 sm mit sehr wenig Maschinennutzung.

Montag, 13.07.20 bis Mittwoch 15.07.20: Von Cabrera zur Marina Carloforte/Isola di San Pietro in Südsardinien
Um 11:30 Uhr starten wir zu einem längeren Schlag zur Südküste von Sardinien. Sobald wir den Schutz der Inselwelt verlassen haben, steht ein knackiger Ostwind bis 6 Bft. der dann am Nachmittag auf Ost-Nordost dreht und dabei bis auf 7 Bft. auffrischt. Die Elektronik setzt teilweise aus, aber das stört uns nicht, ganz im Gegenteil, denn Skipper und Crew nehmen das als Herausforderung an, den 240 sm entfernten kleinen Hafen auf der Isola di San Pietro nur mit Koppeln und Astronavigation zu erreichen. Somit wird die gesamte Elektronik komplett abgeschaltet. Nach Einweisung der Crew in die Handhabung des Sextanten werden gemeinsam 2 Sonnenhöhen bestimmt. Die Fahrt durchs Wasser muss geschätzt werden um den Koppelkurs zu bestimmen, denn die gesamte Elektronik inklusive Logge ist abgeschaltet. Wobei wir gestern festgestellt haben, dass die mechanische Logge durch Bewuchs nicht richtig anzeigt. Der Standort am Abend ist 6 sm vom Koppelort entfernt. Der Skipper vermutet, dass wir noch besser in der Abschätzung der Eigenfahrt werden müssen. Um Mitternacht fährt die Oeding mit Rauschefahrt mit gerefftem Groß und gereffter Genua geschätzt 6 Knoten. Wir werden mit einem super Sternenhimmel belohnt. Weiterhin wunderbares Segeln durch tiefblaues Wasser. Der frühe Morgen bringt uns abnehmenden Wind mit immer noch 4 Bft.. Es wird für die Astronavigation die Venus benutzt und zweimal die Sonne mittags mit Bestimmung der Mittagsbreite. Nachmittags sind wir wieder 6 sm versetzt. Die Mittagsbreite zeigt, dass wir nördlich um 3 sm versetzt sind, aber es gibt noch etwas zu tun, die Bordbatterie zeigt schon die untere Grenze der Ladung. Es ist uns schon in Palma aufgefallen, dass die Batterie relativ langsam mit dem Landstrom auflädt. Wir lassen die Maschine eine halbe Stunde mitlaufen. Es fällt uns auf, dass auch die Kompassbeleuchtung zu wenig Helligkeit bringt, wir beheben das Problem mit einem ungewöhnlichen aber sehr guten Trick. Ein Mitsegler hat Knicklichter dabei, sodass wir in der darauf folgenden Nacht mit dem angetapten Knicklicht den Kompass gut ablesen können. Der Wind geht auf 2-3 Bft. runter und dreht weiter auf Nord bis Nordwest, so können wir wunderbar die Inselgruppe auf Südsardinien mit dem Wunschhafen San Pietro ansteuern. Am frühen Morgen geht der Wind noch weiter runter, aber wir schaffen es, bis kurz vor den Hafen von Carloforte auf San Pietro. Da der Hafen erst um 08:00 Uhr öffnet, gehen wir auf Standby und genehmigen uns in dieser Zeit ein großes Frühstück. Punkt acht Uhr sind wir dann vor der Marina, wo ein Marinero uns einweist. Wie vorgeschrieben ist die ganze Crew mit Mundschutz und Handschuhen ausgerüstet. Es sind diverse Papiere bezüglich Coronainfektion von jedem einzelnen Crewmitglied auszufüllen. Die Hafengebühr beträgt 72 € / Tag. Dafür gibt es eine Toilette und Duschen, teilweise als Freiluftdusche. Auf dieser Etappe haben wir 239,8 sm gesegelt, davon den größten Teil unter Segel. Einen Bummel durch die Stadt, natürlich mit Mundschutz ausgerüstet, lassen wir uns nicht nehmen. Im kleinen Fischladen am Hafen kaufen wir ein Stück Bortaga di Tonno, getrockneter Thunfischrogen für eine original sardische Mahlzeit an Bord.

Donnerstag, 16.07.20: Von Marina Carloforte längs der südsardischen Küste zur Marina Villasimius
Heute wollen wir zur Marina Villasimius, sie ist zwar 3 km vom Ort entfernt aber der Strand mit Nähe zur Marina hat karibisches Flair. Um noch einen vernünftigen Liegeplatz zu bekommen legen wir sehr früh in Carloforte ab. Windtechnisch ist zu bemerken, dass der stramme Nordwind mit einigen heftigen Drehern am Nachmittag auf Süd-Südwest dreht. Das heißt häufiges Segelbedienen, um die Gesamtdrehung um fast 180° auszunutzen. Wir steuern eine Einhorn-Badeinsel an, um uns zu vergewissern, dass kein Kind in ihr auf See getrieben wurde. Mit einem klassischen MOB-Manöver kommen wir dicht an die Insel, verzichten aber auf das Aufnehmen, da sie sehr glitschig ist, vermutlich durch Sonnenöl. Kurz vor dem Hafen frischt der Wind noch einmal auf, vermutlich Fallwinde von den nahen Bergen. Um 16:40 Uhr sind wir in der Marina Villasimius fest und haben 81,5 sm wieder mit geringer Maschinennutzung zurückgelegt.

Freitag, 17.07.20: Hafentag/Sturmtag
Wir entscheiden uns wegen des stürmischen Windes und wegen eines Besuchs zum karibisch wirkenden naheliegenden Strand einen Hafentag einzulegen. Bernhard sieht beim Frühstück einen der Gipfel und sagt „da muss ich hoch, wer kommt mit?“ Erst herrscht Schweigen, dann erklärt sich Michael bereit dabei zu sein. In seinen Barfußschuhen war das wohl nicht die beste Entscheidung, wie sich am Nachmittag zeigen wird. Ein Bootsnachbar weist uns auf einen Fischer hin, der seine Beute im Hafen anbietet. Barbara ersteht drei Drachenfische für das Abendmahl. Dann brechen wir alle auf, die einen zur Bergetappe, die anderen zu einem Strandausflug. Auf dem Weg zum Strand sehen wir in einer Lagune diverse Flamingos, die sich dort scheinbar sehr wohl fühlen. Die Badegäste formieren sich auf mindestens 4 Metern Abstand am Strand. Die Bucht ist mit türkisfarbenem Wasser sehr geschützt. Das Wasser ist sehr klar und angenehm warm. Nach einem ausgiebigen Bad geht es wieder an Bord der Oeding. Der geschulte Pfadfinder Bernhard kommt ohne große Blessuren von dem Anstieg zurück, Michael hätte wohl besser anderes Schuhwerk gewählt, dann müsst er jetzt nicht seine Blasen kühlen. Mit Kartoffelsalat gibt es am Abend die frischen Drachenfische aus dem Ofen und dazu herrlich kühlen Weißwein. Am späteren Abend fällt ein Crewmitglied vom Nachbarschiff beim Betreten der Badeplattform ins Wasser. Wir helfen sofort und ziehen den bewusstlos wirkenden Segler auf den Steg. Parallel dazu wird der Rettungsdienst informiert. Bis der Rettungswagen kommt, können wir den Mann nach der stabilen Seitenlage langsam in eine Sitzposition bringen, weil er wieder bei Bewusstsein ist. Minuten später ist der Notarzt mit Sanitätern vor Ort. Der Segler wird zur weiteren Beobachtung ins Krankenhaus gebracht. Wir können ihm nur alles Gute wünschen.

Samstag 18.07.20 bis Sonntag 19.07.20: Von Villasimius/Südsardinien bis Trapani, Marina Arturo Stabile/Westsizilien
Unter Maschine legen wir in Villasimius um 07:45 Uhr ab. Wir müssen zunächst Süd-Süd-Ost fahren, um an der Südspitze von Sardinien die Isola di Cavallo zu passieren. Der Wind bleibt westlich und so können wir mit der ausgebaumten Genua flotte Fahrt machen. Das Glück dauert aber nicht lange, um 16:30 Uhr holen wir die Segel ein und fahren unter Maschine weiter. 4 Stunden später haben wir das Glück, dass wir noch einmal Segel setzen können. Allerdings begleitet von heftigen Schauern. Vor Wind können wir die Sizilien vorgelagerte Insel Marettimo an Steuerbord liegen lassen. Gut 1,5 Stunden später ist wieder Flaute oder chaotisch drehender Wind, sodass wir die letzten 20 sm unter Maschine absolvieren müssen. Diese Art zu Segeln ist nicht unbedingt unsere Sache, aber wir versuchen aus dem drehenden und schwachen Wind noch das Beste rauszuholen. Zumindest haben wir ein Tagesetmal von 104,4 sm.
Es dauert bis morgens 8:00 Uhr bis wir bei einer schwachen Nordbrise wieder Segel setzen können. Glattes Wasser, schöner Speed mit 6,5 kn bei halbem Wind, alle sehen zufrieden aus. Wir melden uns auf Kanal 10 an und sind um 10:30 Uhr fest in der Marina Arturo Stabile (75€/Tag Liegegebühr). Es gibt Toiletten und Duschen in der Nähe des Steges. Obligatorisch ist die An- und Abmeldung auf Kanal 10 bei Trapani Portcontrol. Nachmittags sind wir mit der Taxe in dem ca. 15 km entfernten Ort Erice auf 750m Höhe. Traumhafte Blicke auf Trapani und das Mittelmeer, viel Tourismus weitgehend aus Italien. Sehenswert sind das Kastell und die Kathedrale.

Montag, 20.07. bis Dienstag, 21.07.20: Von Trapani Marina Arturo Stabile/Westsizilien bis zur Marina Pignataro auf der Insel Lipari
Die Wetterkarte der letzten beiden Tage zeigte wenig Druckunterschied zwischen West- und Ostsizilien. Wobei der heutige Tag mit einem Nord bis Nordost zwischen 10 – 19 Knoten bis kurz vor Mitternacht noch den besten Wind für die 165 sm lange Strecke zu den Liparischen Inseln bringen wird. Wir melden uns in Trapani bei der Portcontrol auf Kanal 10 um 09:35 Uhr ordnungsgemäß ab. Draußen empfängt uns eine schöne Vollzeugbrise mit 3-4 Bft. aus Nordost bei strahlend blauem Himmel und satten 29° C. Wir kreuzen zunächst längs der sizilianischen Westküste nach Norden. Bei tiefblauem Wasser schiebt unsere Oeding einen schönen „weißen Knochen im Maul“ vor sich her. Die Stimmung ist bestens an Bord und das Segeln längs der Küste sehr abwechslungsreich. Höher als 330° können wir aber zunächst nicht laufen, um 18:00 Uhr erreichen wir kurzzeitig 005°, um etwas später bei ständig drehendem Wind wieder auf 340 bis 350° zurück zufallen. Das ist nicht Sollkurs, aber auf diese Weise kommen wir erst einmal nordwärts. So entkommen wir der Gefahr, dass der schwache Nordwind in der Nacht in Landnähe durch einen thermisch bedingten südlichen Landwind aufgehoben werden kann. Im Windfinder war diese große Flautenzone deutlich zu erkennen. Um Mitternacht haben wir nur noch 3 kn Fahrt bei einem Nordost von 4-6 kn, dafür glattes

Wasser und langsames dahingleiten bei einem wunderschönen Sternenhimmel über uns. In der noch folgenden Nacht wird uns vom Wind her nichts geschenkt. Schwacher Wind mit starken Drehungen und zusätzlich teilweise Strom gegen an. In den frühen Morgenstunden werden wir auch einmal ca. 1 sm zurück getrieben. Am Dienstag, den 21. Juli morgens um 09:20 Uhr muss die Maschine dann doch helfen, absolute Flaute. Um 14:00 Uhr kommt dann schon etwas näher zu den Liparischen Inseln eine Nordwestbrise auf, die uns mit guter Fahrt rasch vorwärts bringt. Wir wählen den Weg nördlich um Lipari und können so an der Insel entlang segelnd schon etwas „Sightseeing" machen. Um kurz nach 17:00 Uhr sind wir dann in der Marina Pignataro fest. Hafengebühr 100,- € mit Strom und Wasser am Steg und etwas einfachen Sanitäranlagen. Die Marina ist vermutlich die größte der Liparischen Insel, hat aber den Nachteil, dass sie ca. 1,5 km vom eigentlichen Ort entfernt ist. Am Ort selber sind ein paar Stege, jedoch relativ ungeschützt. Der Weg zum Ort geht leider nur seitlich auf einer viel befahrenen Straße. Nachts empfiehlt es sich dringend, sich durch ein Licht erkennbar zu machen. Das hält uns jedoch nicht davon ab nach dem Abendessen noch einen Spaziergang dorthin zu machen. Dort gönnen wir uns ein Eis und machen uns zügig wieder davon, da im Ort Niemand eine Maske trägt. Bernhard und Michael machen noch einen kleinen Umweg über die Festung.

Mittwoch, 22.07.20 bis Donnerstag, 23.07.20: Von der Marina Pignataro/Lipari zur Marina Vulcano auf der gleichnamigen Insel mit anschließender nächtlicher Fahrt zur Isola di Stromboli und durch die Straße von Messina zur Marina Riposto in Ostsizilien

Kurz nach 11:00 Uhr legen wir in Pignataro zu einem Kurztrip zur benachbarten Insel Vulcano ab. In etwas mehr als einer Stunde segeln wir bei Vollzeugbrise aus West rüber zur Marina Vulcano, wobei die Genua kurz zur Hälfte eingerollt wird, als sich Fallböen beschleunigt durch einen Düseneffekt zwischen den Inseln bemerkbar machen. Für 30.-€ erhalten wir neben der kleinen Steganlage einen Platz an der Mooring für einen halben Tag. Das wird, nachdem wir bezahlt haben, auf 16:00 Uhr verkürzt. Ich handele 18:00 Uhr heraus. Wir sind schließlich in Süditalien/Sizilien, und da wäre man sicher überrascht, wenn man das so einfach akzeptieren würde.
Die Zeit bis dahin wird intensiv genutzt. Die 4 x 8 km kleine Insel mit ca. 900 Einwohnern empfängt uns mit Palmen und sehr viel Sonne. Die Herren machen sich auf, den Gran Cratere, einen 391 m hohen Vulkankrater zu besteigen. Der Gran Cratere ist eine Art Modellkrater, der bis auf Lava- und Gaswolkenausstoß alles zeigt, was auch große Vulkane auszeichnet: Eine typische, sehr klassische Kraterform. Am Rand Fumarolen, aus denen heiße Schwefelgase entsteigen, sowie die typisch gelben Schwefelablagerungen. Am Ende genießen wir alle den eindrucksvollen Krater und die tolle Aussicht auf die Bucht von Vulcano. Bernhard und Michael sind noch nicht ganz ausgelastet und machen eine kleine Sonderrunde über den oberen Rand des Kraters. Barbara hatte gehofft in das berühmte Schwefelschlammbad in der Nähe des Ortes gehen zu können, aber leider war es wegen Corona geschlossen. Nach kurzer telefonischer Kontaktaufnahme trifft sich die gesamte Crew zum kühlen Bierchen in einem der vielen Restaurants. Danach ist Schwimmen rund um das Boot und mehr angesagt. Nach einer entsprechenden Stärkung sind wir dann für die nächtliche Tour zum Stromboli bestens gerüstet. Wir zögern die Abfahrt so weit wie möglich heraus um wirklich bei Dunkelheit am Stromboli zu sein.
Das Segeln zum Stromboli wird ein einziger Genuss. Eine leichte Nord-Nordwestbrise schöne Musik aus dem Bordlautsprecher und ein traumhafter Sonnenuntergang mit wunderbaren Farbschattierungen. Wie geplant sind wir um Mitternacht nahe Stromboli auf der Nordwestseite der Insel unter genauer Berücksichtigung des ca. 2 sm nach Nordwesten gehenden Sperrgebietes. Wir sehen mehrere Eruptionen mit rot/orangem Feuerschein jeweils begleitet von einem kräftigen Donner. Nachdem wir uns an diesem faszinierenden Schauspiel satt gesehen haben, wenden wir und nehmen Kurs auf die Straße von Messina. Kurz vor und in der Straße von Messina dreht der Wind auf Nordost und wir steuern vor dem Wind kreuzend in die 3-8 km breite Meerenge ein. Nach der Mythologie des Altertums lauerten hier zwei Meerungeheuer: Skylla auf der kalabrischen Festlandseite und Charybdis auf der Ostsizilischen Seite, die mit unberechenbaren Strömungen und Winden den Seefahrern das Leben schwer machten. Heute müssen wir uns mehr darauf konzentrieren, vor dem Wind kreuzend, den engen Streifen zwischen Land und Verkehrstrennungsgebiet einzuhalten, und auf hin- und herfahrende Fischerboote mit einem sehr hohen Gittermast und einem noch längerem Bug-Ausleger ebenfalls als Gitterkonstruktion achten. Es sind Schwertfischfängerboote auf deren ca. 20 m hohen Gittermast mit kleiner Aussichtsplattform 2 Fischer stehen. Sie steuern das Boot von dort oben und geben Kommando an den Harpunier ganz vorne auf dem langen Gitterausleger. Diverse solcher Boote

kreuzen unseren Kurs, sie scheinen spezifisch in der bis zu 250 m tiefen Straße von Messina nach den bis zu 160 kg schweren Schwertfischen Ausschau zu halten.
Sehr starke Strömungsstrudel sind in der Meerenge zu sehen. Als nach Passieren der Meerenge ein Nordost bis auf 7 Bft. rasch auffrischt und uns nur unter Genua 8-10 kn Fahrt beschert, wissen wir, warum man im Altertum so viel Ehrfurcht hatte. Bernhard am Ruder genießt besonders die maximale Rauschefahrt und wir alle diesen Segelgenuss plus küstennahes Landschaftserlebnis. Nachmittags sind wir dann in der Marina Riposto, tanken und erhalten einen guten Liegeplatz, mit allen Versorgungsmöglichkeiten, allerdings auch mit 137,- €/Tag. Die Elektrik macht uns Probleme: keine Ladung der Verbraucherbatterie unter Maschine. In Riposto gibt es keinen Volvo Service, erst wieder in Catania. Zusätzlich macht jetzt auch noch der Stecker für den Landstrom Probleme. Franz baut ihn auseinander und stellt eine provisorische Kabelverlegung im Stecker fest, die versagt hat. Er schafft es aber, den Stecker entsprechend zu reparieren, sodass wir zu mindestens wieder Landstrom haben.
Schon im Hafenbüro von Riposto fiel uns eine geführte Tour zum Ätna auf. Dort wurde uns als Führer unbedingt Francesco empfohlen. So wird Freitag, der 24.07. zum Hafentag und für eine Ätnatour genutzt.

Freitag, 24.07.20: Hafentag in Riposto und Tour auf den Ätna

Francesco ist Nautiklehrer an der Nautischen Schule in Riposto. Wir sind Corona-bedingt seine erste Tour auf den Vulkan. Die Chemie zwischen ihm und uns stimmt auf Anhieb. Er spricht ein sehr sympathisches italienisch eingefärbtes Englisch. Er fährt uns mit seinem Geländewagen bis zur Station der Seilbahn, mit dieser geht es dann in einer 6-Personen-Gondel nach oben zur Endstation. Dort fahren wir dann mit sehr geländegängigen Unimog-Bussen bis auf ca. 2900 m Höhe hinauf. Ein anderer Führer nimmt uns dort in Empfang und führt uns mit einem weiteren Anstieg rund um den Crateri Barbagallo. Der Untergrund mit viel dunklem Lavastaub und Steinen erinnert an Mondlandschaft. Ab und zu sieht man eiförmige Gesteinsbomben länger als ein Meter, die der Vulkan mit ungeheurer Gewalt ausgestoßen hat. Der Hauptkrater raucht mächtig, es ist Stufe rot. Deshalb geht es heute nicht mehr höher hinauf. Sehr angenehm ist, dass aufgrund von Corona nur wenige Touristengruppen auf dem Ätna sind (nur 3 von 25 Bussen sind in Benutzung). Auf der Rückfahrt führt uns Francesco noch durch eine Lavahöhle und zu einem Verkaufsladen für speziellen sizilianischen Honig, Wein und Olivenöl. Am Ende gibt es Dolci, Mandel- und Pistaziengebäck und Arrancini = frittierte Bällchen mit Reis und Ragout darin.

Samstag 25.07.20: Von der Marina Riposto zur Marina Diporto Nautico Etneo in Catania

Heute ist unser letzter Törntag. Windtechnisch sieht die Prognose nicht gut aus, ein Hoch 1014 hPa liegt über Sardinien fest. Die 1014-hPa-Isobare geht bis Ostsizilien, das sieht nach wenig Wind aus. Bis Mittag ist ein Schwachwind und dann ein Ost 5-8 kn angesagt. Deshalb starten wir auch erst kurz vor Mittag in Riposto. Draußen steht ein Ost bis Nordost 2 Bft., der immer weiter rechts dreht. So können wir ab 15:00 Uhr Catania fast anlegen. Dort machen wir in Diporto Nautico Etneo um 17:00 Uhr fest. Die telefonische Anmeldung auf Englisch war etwas holprig, sodass der Chronist schon bedenken hatte, ob wir dort gut aufgehoben sind. Aber es ist alles bestens. Pepe der Hafenmeister besorgt Gas für die Schiffe, guckt nach den Schiffen, die dort länger einen Liegeplatz haben und ist um Alles besorgt und bemüht. Er besorgt am Abflugtag auch kurzfristig eine Transportmöglichkeit zum Flughafen, als die bestellte Taxe nicht kommt. Das ist für den Verein wichtig, denn wir brauchen für die nächsten Wochen einen sicheren Liegeplatz für unsere Klubyacht, da dort auch Crewwechsel stattfinden sollen. Ein Negativpunkt in diesem Hafen ist allerdings die wenig saubere Dixi Toilette und Dusche (jeweils nur eine!).

Fazit:

Aus einer schwierigen, Corona-bestimmten Situation wurde das bestmögliche gemacht. Der frühere Plan mit den touristischen Highlights: Rom, Neapel, Amalfiküste war rasch Makulatur geworden. Der zusätzliche fast 300 sm lange Segelschlag von Palma nach Südsardinien wurde nicht als Belastung gesehen. Ganz im Gegenteil. Alle freuten sich auf einen mehrtägigen Aufenthalt auf See, umso mehr, als offenbar wurde, dass diese Strecke ohne jede elektronische Hilfsmittel allein mit Koppeln und Astronavigation absolviert werden sollte. Für einen Großteil der Crew war das navigatorisches Neuland, das Neugier und Interesse hervorrief. Neben dem Segeln, waren es aber auch die Highlights, wie die karibikähnliche Badebucht bei Villasimius, das Durchsegeln der wenig bekannten ägadischen Inseln, vor der Westküste Siziliens, der Besuch des sizilianischen Höhendorfes Erice, der Besuch der Liparischen Inseln mit dem Aufstieg zum Modellkrater Gran Cratere, die nächtliche Segeltour zum Stromboli, die Straße von Messina und die „Expedition“ auf den Ätna inkl. kennenlernen typisch sizilianischer Spezialitäten.

Das nach Ende des Törns noch ein Urlaubstag frei blieb, um die archäologischen Sehenswürdigkeiten in Syracus zu besichtigen, rundete das Ganze noch weiter ab. Und den größten Teil all dieser Highlights erlebten wir ohne jeden Massentourismus. Technische Probleme, wie den Einbau eines neuen Vergasers beim Außenborder, oder Ladeprobleme beim Landstrom und bei der Maschinenladung konnten direkt durch die Crew und mit Hilfe eines Service behoben werden. Zur Erlebnisdichte des Törns kamen Barbaras Kochkünste als kulinarisches Sahnehäubchen oben drauf. Es war für alle ein harmonisches und faszinierendes Segel- und Reiseerlebnis. Lediglich für die manchmal sehr tropischen Temperaturen hätten wir uns ein Bimini-Top gewünscht.

Gesamttörn:
Von Sonntag, den 12.07.20 bis Samstag, den 25.07.20 wurden 838,3 nm, davon
712,5 nm unter Segel (85%) und 125,8 nm (15%) unter Maschine in 12 Fahrttagen
mit 5 Nachtfahrten und 2 Hafentagen (davon einer Starkwind/Sturm)
Durchschnittsstrecke pro Segeltag 69,9 nm
Windstärken 0 bis 7 Bft.

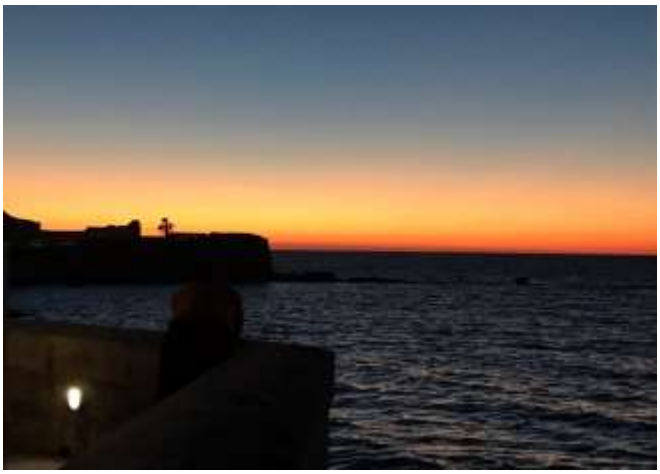
Bildergalerie Mittelmeer-/Vulkantörn SY Oeding 12.7.-25. 7.20

Ansteuerung Inselarchipel Cabrera mit der bekannten Burgruine

Der erste Sonnenaufgang auf See

Astronavigation, jeder schießt die Sonne

Traumbadebucht Villasimius/Südsardinien, danach leckeren Drachenfisch



140 sm nach Trapani/Westsizilien, Alles läuft, der Skipper ist zufrieden

Sonnenuntergang in Trapani

Ausflug zum Höhendorf Erice mit grandioser Aussicht auf die Küste

Ansteuerung Nordküste Insel Lipari **Oeding in Marina Vulcano**

Aufstieg zum 350 m hohen Gran Cratere, Insel Vulcano

Blick vom Krater auf Vulcano **Nach dem Aufstieg**

Schöne Brise mit Sonnenuntergang auf dem Weg zum Stromboli

Stromboli-Eruptionen in der Ferne

Kleiner Imbiss auf See

In der Straße von Messina

Schwertfischfänger vor Messina

Längs der ostsizilischen Küste **Reichlich Meeresfrüchte in Riposto**

Probleme mit der Batterieladung **Mondlandschaft vor dem Ätna**

Der Ätna raucht ordentlich,

Gefahrenstufe rot, darum geht es nur auf ca. 3000 m. **Minikrater**